

AVINOR AS

## FORSLAG TIL PLANPROGRAM

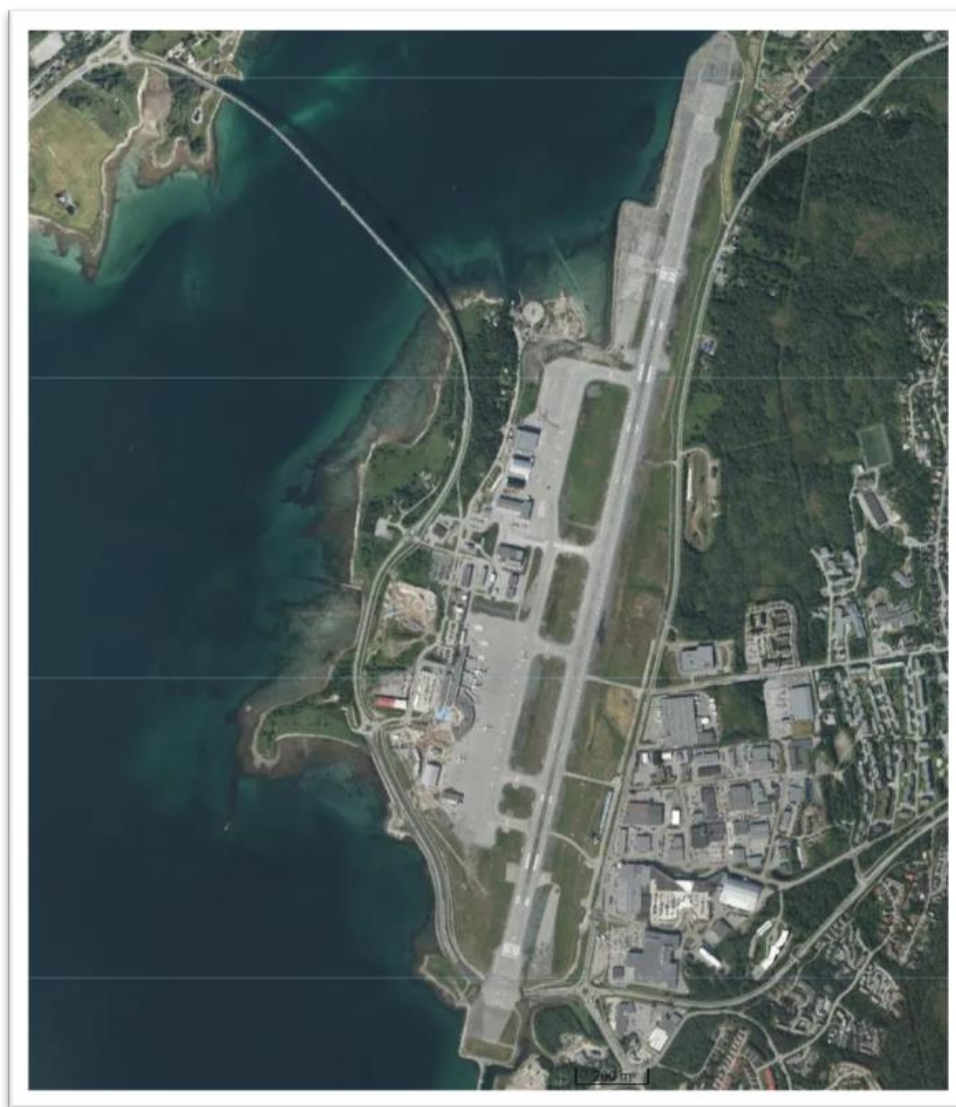
REGULERINGSPLAN FOR TROMSØ LUFTHAVN LANGNES

ADRESSE COWI AS

Otto Nielsens veg 12  
Postboks 4220 Torgarden  
7436 Trondheim

TLF +47 02694

WWW cowi.no



Figur 1 Flyfoto over Tromsø lufthavn Langnes (Kilde: FINN)

OPPDRAGSNR.

A252572

DOKUMENTNR.

001

VERSJON

2

UTGIVELSES DATO

05.06.2024

BESKRIVELSE

PLA\_Planprogram

UTARBEIDET

JLSK

KONTROLLERT

SNBK

GODKJENT

JLSK



## 1 Sammendrag

Avinor har igangsatt planarbeid for detaljregulering av areal på Langnes i den hensikt å oppdatere eksisterende plan og tilrettelegge for større fleksibilitet i reguleringsplanen. Dette vil bidra i å fjerne den utstrakte bruken av dispensasjoner i området.

Det er vurdert at planen omfattes av vedlegg II 10d i forskrift om konsekvensutredninger, som omfatter bygging av flyplass samt landingsplass for helikopter. Det er vurdert at det må gjennomføres en konsekvensutredning for fagområdene naturmangfold, friluftsliv, barn- og unges oppvekstvilkår, kulturminner, landskap, geoteknikk, forurensning, transportbehov, energiforbruk og energiløsninger (klimagassutslipp.)

Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn i tidsrommet 11.06.2024 – 22.07.2024, og sendes til berørte grunneiere, naboer, foreninger og offentlige høringsinstanser.

Eventuelle merknader til planprogrammet sendes til:

Jenny L. H. Skjellnes, [jlsk@cowi.com](mailto:jlsk@cowi.com) med kopi [postmottak@tromso.kommune.no](mailto:postmottak@tromso.kommune.no) eller per brev til COWI AS v/ Jenny L. H. Skjellnes, Postboks 4220 Torgarden, N-7436 Trondheim.  
(evt. som brevpost til Tromsø kommune: Rådhuset postboks 6900, 9299 Tromsø.)

## INNHOOLD

1	Sammendrag	3
2	Bakgrunn	6
2.1	Formålet med planen	6
2.2	Beliggenhet	6
2.3	Aktører	6
2.4	Krav til konsekvensutredning (KU)	7
3	Prosess og medvirkning	7
4	Beskrivelse av dagens situasjon	8
4.1	Planområdets beliggenhetens avgrensning	8
4.2	Dagens virksomhet (områdets utnyttelse/funksjon)	9
4.3	Trafikk/infrastruktur	10
4.4	Eiendomsforhold	11
4.5	Naturmangfold	12
4.6	Topografi	13
4.7	Skred og flom	14
4.8	Kulturarv	15
5	Overordnede rammer og føringer	15
5.1	Gjeldende reguleringsplan	15
5.2	Tilgrensende planer	16
5.3	Reguleringsplaner under arbeid	16
5.4	Kommuneplanens arealdel Tromsø	16
5.5	Regionale føringer	17
5.6	Statlige føringer	17
6	Planlagt tiltak	17
7	Forholdet til forskrift om konsekvensutredning	18
7.1	Hensikt	18
7.2	Vurdering	19
7.3	Metode	20
7.4	Utredningsalternativ	20
7.5	Naturmangfold	21
7.6	Landskap	21
7.7	Kulturmiljø	22
7.8	Friluftsliv, nærmiljø, barn og unges oppvekstsvilkår	22
8	Andre tema	23
8.1	Geotekniske grunnforhold	23
8.2	Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	23

8.3	Støy	23
8.4	Forurensning	23
8.5	Universell utforming	23
8.6	Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	23
8.7	Teknisk infrastruktur, overvannshåndtering	24
9	Risiko og sårbarhet (ROS)	24
10	Oversikt over utredninger	25
11	Framdrift	25

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Formålet med planen

Tromsø lufthavn, Langnes, er under stadig utvikling, og det har i lengre tid vært en utfordring at gjeldende regulering for Tromsø lufthavn fra 1992, med mindre endringer i 1995 og i 1996, er utdatert. For å få den utviklingen av lufthavna slik Avinor har ønsket det, har det i lengre tid vært en utstrakt bruk av dispensasjoner. Tromsø kommune har gitt klare signaler om at den ikke ønsker å videreføre denne praksisen, og har gitt en betinget dispensasjon for etableringen av nytt avisningsområde i påvente av ny regulering av området.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for å oppdatere arealbruken slik at den er i tråd med det som er etablert innenfor området. I tillegg er det ønskelig å regulere for en høyere utnyttelse av området samt noe endret bruk.

### 2.2 Beliggenhet



Figur 2 Oversiktskart

Tromsø lufthavn er lokalisert på Langes på vestsiden av Tromsøya i Tromsø kommune, 3,5 km nordvest for Tromsø sentrum. Tromsø lufthavn ligger langs E8 og fv. 862.

### 2.3 Aktører

Avinor AS er tiltakshaver for planarbeidet.

COWI AS er engasjert av Avinor AS som plankonsulent og rådgiver for å bistå i planprosessen og ved utarbeiding av nødvendig planmateriale.

## 2.4 Krav til konsekvensutredning (KU)

Plan og bygningslovens §§4-2, 12-9 og 14-6 legger føringer for hvilke planer som skal konsekvensutredes og hvordan de skal behandles.

Tromsø kommune har vurdert at temaene naturmangfold, friluftsliv, barn- og unges oppvekstvilkår, kulturminner, landskap, geoteknikk, forurensning, transportbehov, energiforbruk og energiløsninger (klimagassutslipp) bør konsekvensutredes.

## 3 Prosess og medvirkning

### Plan- og utredningsprosessen

Arealplaner skal vurderes i forhold til "Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven", som har til hensikt å sørge for at hensyn til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under utarbeidelsen av planer.

Planarbeidet omfattes av forskriftens § 6 "Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding", da tiltaket omfattes av vedlegg 1) i forskrift om konsekvensutredninger, grunnet at planområdet innebærer en flyplass med rullebane over 1600m.

Når det stilles krav om en konsekvensutredning skal det ved oppstart av planarbeidet utarbeides et planprogram som skal gjøre rede for planarbeidet som igangsettes, beskrive prosess og medvirkning samt belyse problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn. Planprogrammet legger føringer for konsekvensutredningen, og ved fastsetting kan formannskapet gi nærmere retningslinjer for planarbeidet.

Konsekvensutredning av planforslaget skal utarbeides på grunnlag av fastsatt planprogram som legges fram sammen med et planforslag i neste runde av planprosessen. Da redegjøres det grundig for et konkret forslag og konsekvensene dette forslaget vil kunne få.

Figuren til høyre angir hovedtrekkene i en formell planprosess for en reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning.



Figur 3 Hovedtrekk i en formell planprosess

## Medvirkning

Lovverket gir klare føringer i forhold til medvirkning i planprosesser. Naboer, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken blir varslet gjennom brev. I tillegg annonseres planarbeidet på kommunens nettsider og i lokal presse, slik at også øvrige har mulighet til å følge med og/eller komme med innspill til planarbeidet.

En standard planprosess for reguleringsplaner har flere runder der man ber om innspill. I første omgang varsler man oppstart, for å innhente merknader før man går i gang med utarbeiding av et konkret forslag. Deretter vil man legge ut forslaget til offentlig ettersyn, og ved behov kan det være aktuelt med flere slike høringsrunder.

Tromsø kommune bruker aktivt sine nettsider i forbindelse med pågående planarbeider, og alt planmateriale som legges ut til høring vil legges ut her. Planmaterialet vil også være tilgjengelig på rådhuset. Adressen til nettsidene er [www.tromso.kommune.no/hoeringer](http://www.tromso.kommune.no/hoeringer) og rådhuset har adresse Rådhusgata 2. Planforslag som legges ut til offentlig ettersyn er også tilgjengelig i foajeen på rådhuset.

## 4 Beskrivelse av dagens situasjon

### 4.1 Planområdet beliggenhetens avgrensning



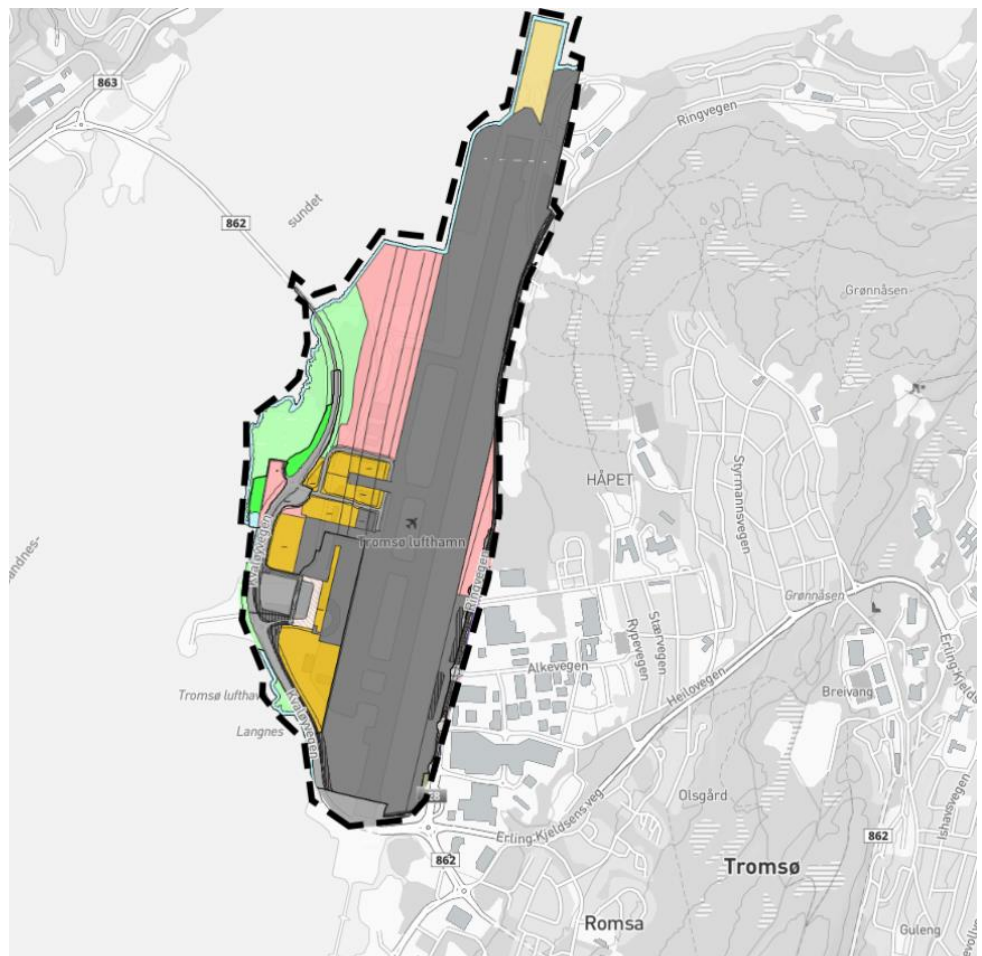
Figur 3 Forslag til varslingsgrense er vist med hvit, stiplet strek. Den tilsvarer i stor grad grense for gjeldende reguleringsplan i området, men er utvidet noe i tråd med Avinor sine innspill til kommuneplanens arealdel.



Planavgrensningen går fra Ringvegen i øst, avgrenses mot pågående regulering for E8 i sør, mot sjøen i vest og tar med seg et lite område ut i sjøen nord for dagens rullebane. Området mot vest for Fv. 862 ønskes tatt med i planavgrensningen ved oppstart, da man fortsatt er usikker på plassbehovene knyttet til kollektiv som er blitt spilt inn av Troms og Finnmark fylkeskommune.

## 4.2 Dagens virksomhet (områdets utnyttelse/funksjon)

Planområdet omfatter lufthavnsområdet på Langnes og dekker et område på ca. 1,8 km<sup>2</sup>.



Figur 4 Dagens regulerte formål (kommunekart.no)

Området er i dag i bruk til lufthavn, med banesystem, diverse bygninger knyttet til lufthavns drift, offentlig veg og parkering samt friområde. Området bærer preg av lufthavns virksomhet, med store asfalterte flater. I vest ligger det massedepotier og brakkarealer med noe vegetasjon. Det er etablert en jordvoll mot gang- og sykkelvegen som ligger langs Fv. 862. I nord ligger Skogneshaugen med lav skogsvegetasjon. Landskapet er åpent ut mot Sandnessundet, med Sandnessundbrua (også kjent som Kvaløybrua) som markert element.



Figur 5 Innflygingen til Tromsø lufthavn fra sør (Kilde: Avinor)

Det ligger et tidligere militært drivstoffanlegg vest for Skognesvegen. Det skal etter planen tas i bruk for drivstoffleveranser til sivil flytrafikk. På gnr./bnr. 116/372 driver en privat aktør (Biltrend) med verksted, vask og klargjøring av leiebiler. På gnr./bnr. 116/1, inntil gang- og sykkelvegen langs Fv. 862, ligger det en kommunal pumpestasjon.

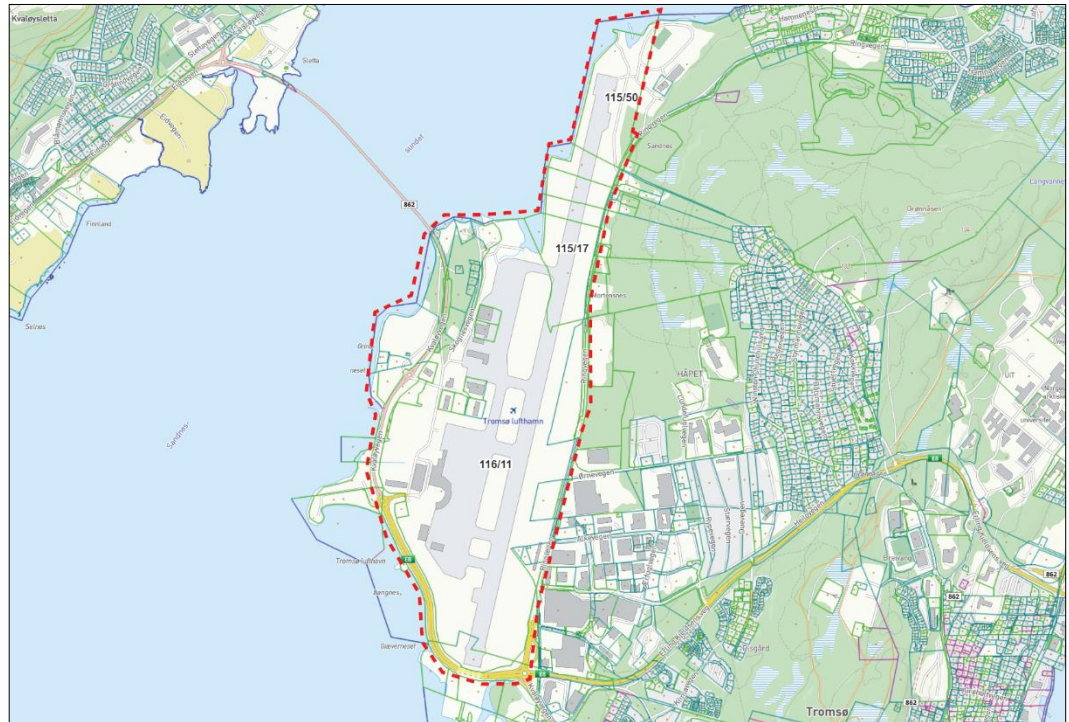
På gnr./bnr. 116/33, innenfor område regulert til friområde, ligger det en større boligeiendom. Langs Skognesvegen vest for rullebanen, ligger fire boligeiendommer som alle er innløst av Avinor.

Området mellom Flyplassvegen og Fv. 862 er hovedsakelig benyttet deponering av masser. Det nyttes i dag som riggområde under utbygging av terminalen, ny avisingsplattform og utvidelse flyoppstillingsplasser. Deler av området vil brukes til å erstatte parkeringsplasser som beslaglegges av lufthavnutbyggingen. Området skal også i fremtiden nyttes til deponering av lett forurensede masser som flyttes i samband med bygging av ny avisingsplattform og taksebane.

### 4.3 Trafikk/infrastruktur

Lufthavnsområdet er omkranset av veger, den kommunale Ringvegen øst for rullebanen, E8 ligger under rullebanen i sør og vest frem til rundkjøringen vest for terminalbygget, der den går over til å være Fv. 862. Det er satt i gang arbeid for regulering av E8 og flyplasstunnel i regi av Statens vegvesen.

#### 4.4 Eiendomsforhold



Figur 6 Avgrensingen viser planområdet med noen hovedeiendommer  
 (Kilde: kommune kart.no)

Figur 6 viser forslag til planavgrensning. Området som ønskes varslet er tilpasset etter tilbakemeldinger fra Avinor. Avklaringer av endelig adkomst og hensynssoner vil avklares og avgrenses til faktisk behov gjennom planprosessen.

Planavgrensningen slik den er foreslått omfatter hele eller deler av følgende gårds- og bruksnummer:

Gnr./bnr.	Eier
115/17, 38, 40, 41, 50, 116/11, 13, 17, 20, 38, 141, 330, 343, 360, 368, 117/114, 327	Avinor AS
116/1, flere teiger, 25, 35, 317, 364,	Tromsø kommune
116/14	Helge Norderval

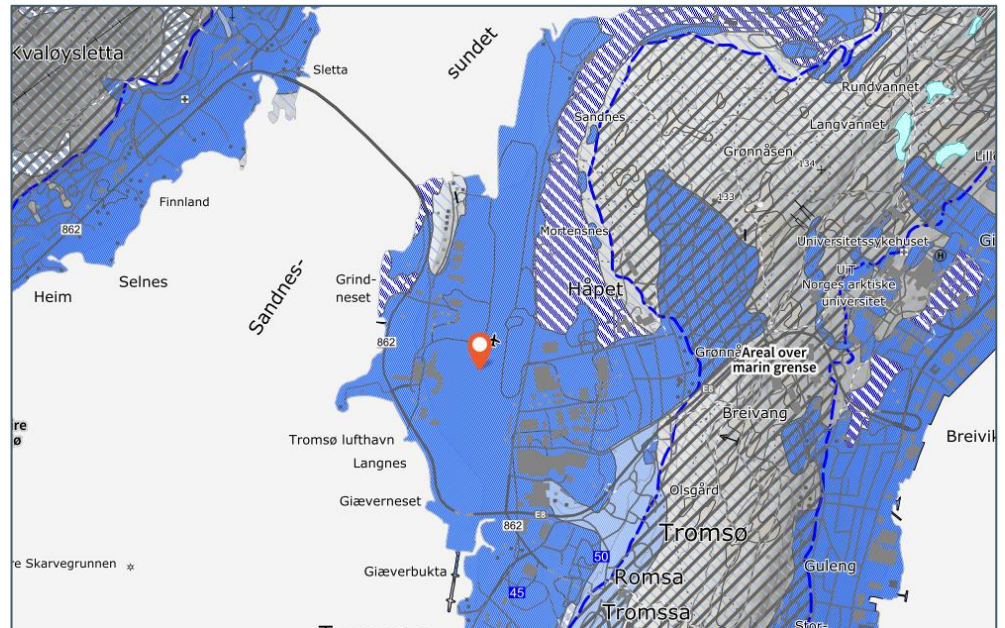
116/33	Jørn Roald Myreng
116/40	Marte Karoline Nilssen, Bengt Erik Paulsen
116/49	Forsvarsbygg
116/322	Avinor AS, Fester: Ugland Air Property AS
116/358	Statens vegvesen
116/371	Avinor AS, Fester: Widerø property AS
116/383	Avinor AS, Fester: Avincis Aviation Norway AS
117/2	Leonore Sofie Andreassen, Rigmor Davidsen, Rolf Erik Davidsen, Torbjørn Edvard Davidsen, Ingjerd Hansen, Kirsti M. Pettersen, Erling Davidsen, Bjørg Solveig Henriksen, Jan Reidar Johannessen, Terje Johannesen, Daniel Marinius Davidsen, Dagmar Mathilde Gjeldstad, Kristin Rapp Hansen, Frode Rapp Larsen, Oddvar Bjarne Larsen, Mari Mortensen, Kjell Lund, Gunvor Pettersen, Ella Mathilde Davidsen, Liv Krossli, Ola Lauritzen, Anna Karoline Davidsen, Bjørg Johanne Davidsen

#### 4.5 Naturmangfold

Langnesfjæra ble sist kartlagt i 2010. Langnesfjæra går fra sør for Giæverbukta i sør til rett nordøst av Kvaløybrua, vest for Tromsø lufthavn mot Sandnessundet. Den gangen ble kun en mindre del av lokaliteten befart, og beskrivelsen dekker derfor sannsynligvis ikke hele lokaliteten fullstendig. Lokaliteten er kartlagt som strandeng og strandsump av typen strandreverumpesamfunn og 1-årlig tangmelde-samfunn. Lokaliteten består av en smal strandlinje med stein og grus med strandvegetasjon samt mindre partier med svaberg.

Temaet skal utredes gjennom planprosessen og evt. funn skal sikres i konsekvensutredning/ROS-analyse.

## 4.6 Topografi

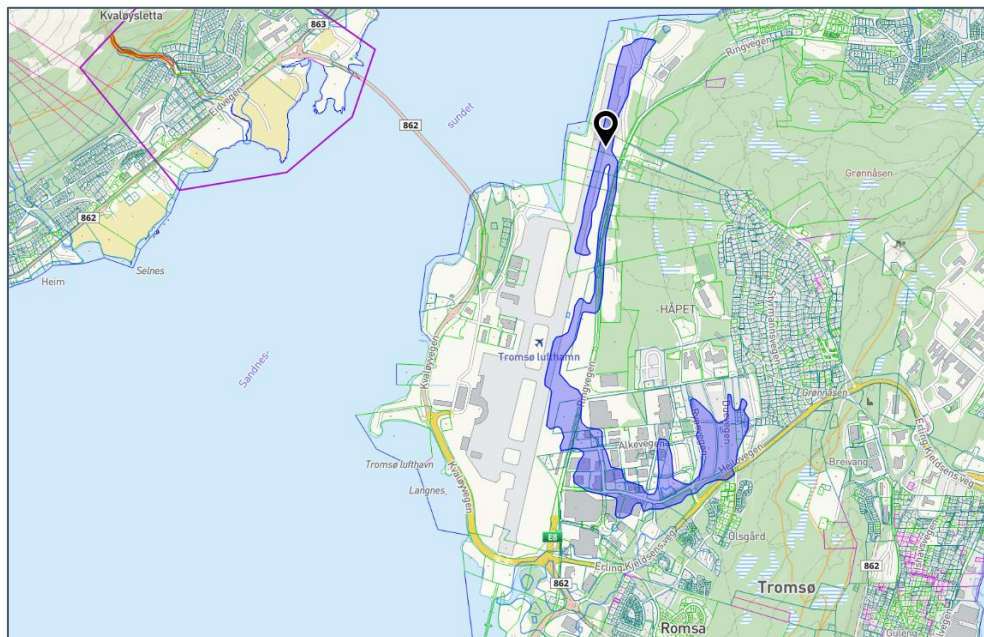


Figur 7 Oversikt løsmassekart (NGU) Blå: Stor mulighet, blå skravur: svært stor mulighet, grå: stort sett fraværende.

NGUs løsmassekart er undersøkt og planområdet er her definert som et område med stor mulighet for marin leire. Det er verdt å merke seg at store deler av området består av fyllmasse (dvs. antropogent materiale.) Området nord-vest på Langnes, er markert med «svært-stor» sannsynlighet for marin leire. Løsmassetypen her består av hav-, fjord og strandavsetning som har et usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen.

I det nordligste området av planområdet er det et ovalt avgrenset område markert med en grålig farge med noe blå skravur. Dette viser til at marin leire er stort sett fraværende i området, og består av et tynt dekke med organisk materiale over berggrunn.

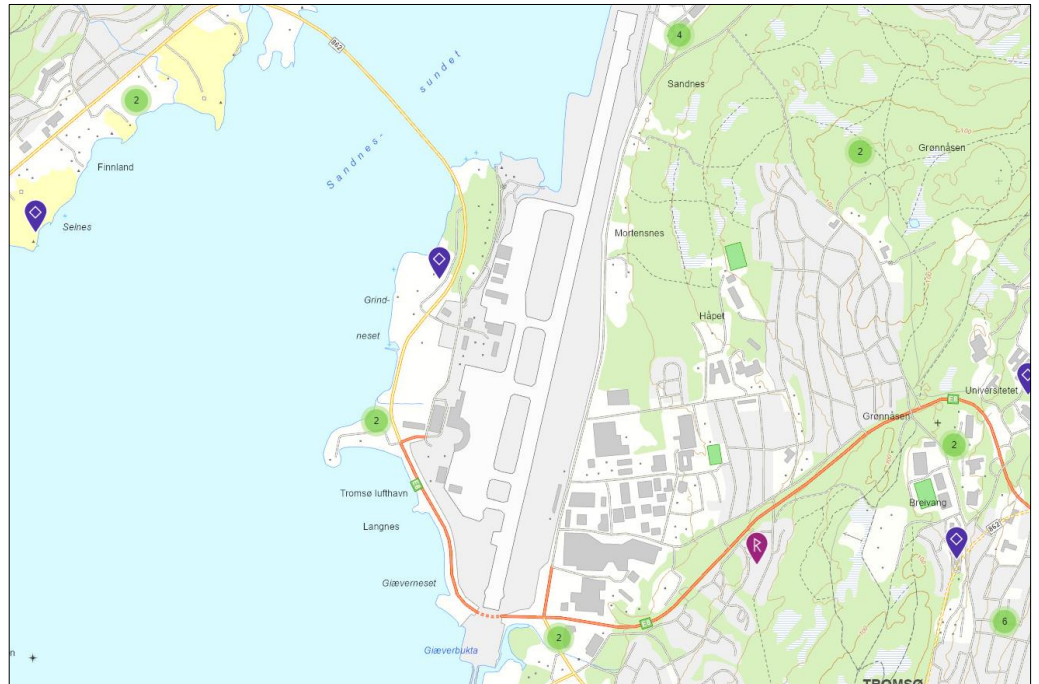
## 4.7 Skred og flom



Figur 8 Aktsomhetsområde flom (kommunekart.no)

Området er registrert i NVEs aktsomhetskart for flom og skred. Det er ikke registrert info om type flom, utover maksimal vannstandsstigning på ca. 2.5-3m.

## 4.8 Kulturarv

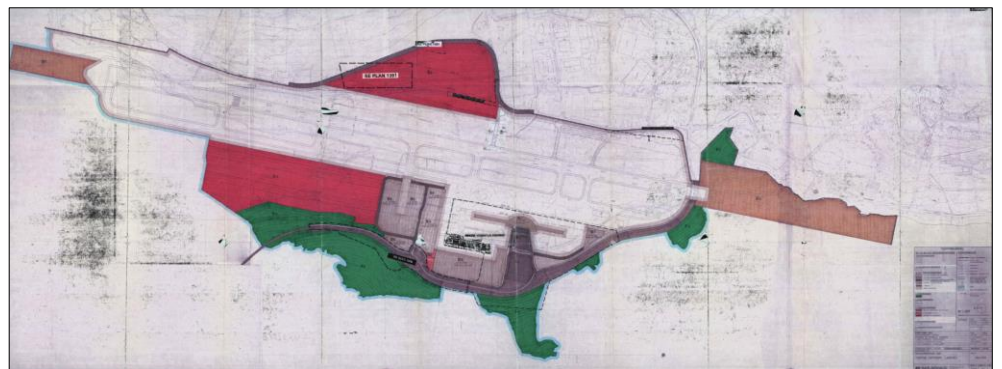


Figur 9 Registrert kulturminne, "Radiostasjon" fra tredje kvartal av 1900-tallet. Her vist med blå merking.

Det er kun registret et listeført kulturminne innenfor planområdet, det er en radiostasjon fra tredje kvartal av 1900-tallet. I tillegg er det registret et bosetningsområde fra middelalderen på Storneset som er registret som fjernet (kilde: [Kart - Kulturminnesøk \(kulturminnesok.no\)](http://Kart-Kulturminnesøk(kulturminnesok.no)) )  
 Det vil bli gjort en ny kartlegging av kulturminner i forbindelse med planarbeidet.

## 5 Overordnede rammer og føringer

### 5.1 Gjeldende reguleringsplan



Figur 10 Plankart gjeldende regulering for Tromsø lufthavn – Langnes vedtatt 26.02.1992

I gjeldende reguleringsplan *Tromsø lufthavn - Langnes* vedtatt 26.02.1992, er store deler av planområdet regulert til spesialområde, forsvarsformål, vist med rødt på gjeldende plankart. Planforslaget vil oppheve store deler av gjeldende regulering.

Gjeldende reguleringsplan for området forutsetter at det skal utarbeides bebyggelsesplaner der nærmere plassering av bygg, antall etasjer, takform, høyder samt tilliggende infrastruktur løses. Bebyggelsesplan ble erstattet av detaljregulering gjennom reguleringsplan i plan- og bygningsloven av 2009.

## 5.2 Tilgrensende planer

Langnesområdet, planID. 1728, vedtatt 24.09.2014

Justering av trase (RV862), planID. 0528-002, vedtatt 03.07.1997

Ny øvingsbane for NAF alt.2: Ringveien, Tromsøya, planID. 1391, vedtatt 28.08.1996

## 5.3 Reguleringsplaner under arbeid

Detaljregulering Ringvegen næringspark, planID. 1906

Detaljregulering E8 flyplasstunellen, planID. 1886

## 5.4 Reguleringsplaner som tenkes å gå ut på grunn av planarbeidet.

Store deler av gjeldende regulering for lufthavna, Plan ID 0528 (vedtatt 26.02.1992), med unntak av områdene med Ringvegen og øst for denne.

## 5.5 Kommuneplanens arealdel Tromsø

Foreslått planområde er i kommuneplanens arealdel avsatt til nåværende og fremtidig lufthavn. Et område vest for Fv. 862, Grindneset, er tatt med i planforslaget. Det er avsatt til nåværende og fremtidig andre typer bebyggelse og anlegg, Øvrige arealer langs fylkesvegen er av satt til nåværende friområde. Planområdet grenser inn til område satt av til kystsonen i vest, parkeringssone 3, indre sone samt båndleggingssone etter plan- og bygningsloven i påvente av reguleringsplan for Kvaløyforbindelse med Tverrforbindelse (H710\_F1) i gjeldende kommuneplanens arealdel. Området ligger også innenfor område for fly- og trafikkstøy samt luftsonekart for meteorologi og utslipp.



## 5.6 Regionale føringer

"Se nord - Geahča davás - Katto pohjaisheen", Regional planstrategi for Troms og Finnmark 2021-2024

Definerer hvilke utfordringer regionen står overfor, og hvilke regionale spørsmål det er viktige å jobbe med i valgperioden.

## 5.7 Statlige føringer

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011).

Formålet med retningslinjene er å tydeliggjøre den nasjonale arealpolitikken i 100-metersbeltet langs sjøen, der allmenne interesser skal ivaretas og en vil unngå uheldig bygging. I 100-metersbeltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og allmenne interesser.

Andre gjeldende retningslinjer og føringer er:

- > Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- > Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- > Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- > Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)
- > Flaum- og skredfare i arealplanar (NVE, retningslinje nr. 2/2011, sist revidert 22.05.2014)
- > Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (2019)
- > "Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene for 2020" av 29. januar 2020

## 6 Planlagt tiltak

Planforslaget regulerer i all hovedsak området som er innenfor gjeldende regulering for Tromsø lufthavn, Langnes fra 1992, med unntak av søndre del av området der det er igangsatt planarbeid, *Detaljregulering E8 flyplasstunnelen*, PlanID. 1886.

Gjeldende reguleringsplan (PlanID 0528) fra 1992 er utdatert og hjemler ikke det som er ønsket som videre utvikling av lufthavnsområdet. Avinor har i de siste årene fått flere tiltak behandlet gjennom dispensasjoner til planen. Tromsø

kommune ønsker ikke å videreføre denne praksisen og krever at området reguleres på nytt før øvrige tiltak kan godkjennes.

Arbeidet med planforslaget skal legge til rette for en fleksibel plan så langt det lar seg gjøre, samtidig som at den skal gi tilstrekkelig forutsigbarhet for Avinor.

Det er planlagt etablert et konferansehotell innenfor planområdet, samt at det skal legges til rette for etablering av fremtidig parkeringshus samt noe utvidelse av annen bebyggelse innenfor planområdet.

Som følge av etablering av ny avisningsplattform, må området som i dag er i bruk til leiebilklargjøring og publikumsparkering, relokaliseres i perioden 2023-2024.

Det er spilt inn et behov fra Troms og Finnmark fylkeskommune om et midlertidig område for bussregulering med hvilefasiliteter. Permanent plassering av funksjoner for rutebuss skal avklares gjennom planarbeidet. Planarbeidet må også sees i sammenheng med arbeidet med fjordkryssing av Fv. 862 med blant annet ny bru.

Det er ønskelig at planen er så fleksibel at den kan ta høyde for eventuelle fremtidige nødvendige utvidelser av bebyggelsen på området.

Planforslaget vil i all hovedsak være i tråd med gjeldende regulering, men Avinor ønsker å omregulere områdene som er regulert til forsvarsformål til lufthavnformål. Disse områdene har ikke vært i bruk av Forsvaret, og det er nå ønskelig å regulere hele området til lufthavnformål. Det har vært kontakt fra Avinor sin side om dette til Forsvarsbygg. Det er også ønskelig å se på en mulig utvidelse av område regulert til lufthavn mot friområdet i nordvest (Skogneset) i samsvar med kommuneplanens arealdel.

Planforslaget vurderes i all hovedsak å være i tråd med kommuneplanens arealdel.

Planforslaget vil legge til grunn en trinnvis utvikling av området.

## 7 Forholdet til forskrift om konsekvensutredning

### 7.1 Hensikt

Konsekvensutredninger har til hensikt å belyse hvilke vesentlige virkninger en plan kan forventes å ha i forhold til tema innenfor miljø og samfunn. Videre skal utredningen ta for seg avbøtende tiltak for eventuelle negative konsekvenser som framkommer. Basert på de temavise vurderingene vil det bli gjort en sammenstilling og helhetsvurdering av planen og dens virkninger, samt en anbefaling basert på dette.

Konsekvensutredningen skal videre gi en vurdering av behovet for nærmere undersøkelser før gjennomføring av planforslaget. Det skal også gjøres en vurdering av behovet for undersøkelser etter gjennomføring av forslaget, med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkningene av forslaget.

Planprogrammet tar for seg de ulike temaene som man på dette stadiet i planprosessen er kjent med, og som man mener må utredes nærmere i konsekvensutredningen når man har et konkret planforslag.

For aktuelle tema vil Miljødirektoratets veileder M-1941 "Konsekvensutredninger for klima og miljø" legges til grunn. Øvrige tema vil følge generell metodikk etter følgende punkter:

- > Informasjonsinnhenting og beskrivelse /verdivurdering av dagens situasjon
- > Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets konsekvenser i forhold til de ulike utredningstema
- > Beskrive avbøtende tiltak

Framstillingen kan variere avhengig av hva som er hensiktsmessig / aktuelt for det enkelte tema. Noen tema vil bli utredet som egne notater / rapporter (vedlagt planbeskrivelsen), mens andre kun vil bli utredet som en del av hovedrapporten (delkapitler). Dette vurderes underveis i prosessen når omfang av de ulike temaene framkommer.

## 7.2 Vurdering

Plan- og bygningslovens §§ 4-2, 12-9 og 14-6 bestemmer hvilke planer som skal konsekvensutredes og hvordan disse skal behandles.

Det vurderes dertil at det er krav om konsekvensutredning av reguleringsplanen. Vurderingen er gjort på bakgrunn av planens konsekvens for viktige samfunnsmessige og miljømessige tema. Det er derfor vurdert at det skal utarbeides et planprogram for reguleringsforslaget, som vil legges ut til offentlig ettersyn samtidig som det varsles om oppstart av reguleringsplanen.

Vurderingen baseres på forskrift om konsekvensutredninger, som definerer hvilke planer som skal konsekvensutredes. Planarbeidet vurderes å falle inn under §6 vedlegg II punkt 10d i Forskrift for konsekvensutredninger, som omfatter bygging av flyplass samt landingsplass for helikopter.

Aktuelle utredningstema er de som antas å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn. Det legges dermed til grunn at temaene naturmangfold, friluftsliv, barn- og unges oppvekstvilkår, kulturminner, landskap, geoteknikk, forurensning, transportbehov, energiforbruk og energiløsninger (klimagassutslipp) skal utredes.

## 7.3 Metode

Konsekvensutredningen baseres på tilgjengelige relevante kilder samt innspill fra ulike fagmyndigheter, faginstanser og private parter og organisasjoner. Dersom det blir aktuelt vil det bli gjennomført feltarbeid.

Kjente eksterne kilder er per i dag:

- Kulturminnedatabasen, Askeladden
- Naturbase, Direktoratet for naturforvaltning
- Digitalt markslagskart, Landbruksforvaltningen
- Registrering av biologisk mangfold
- Geologisk kart
- Øvrige WMS-tjenester

Andre registreringer underveis i prosessen:

- Informanter v/ Tromsø kommune
- Geoteknisk vurdering
- Utredning av støysoner v/ Avinor AS
- Fagrapport naturmangfold
- Arkeologiske registreringer v/ Nordland fylkeskommune
- Arkeologiske registreringer v/ Sametinget
- Landskapsanalyse

Det skal stilles nærmere krav til metodikk og fagkompetanse for de enkelte fagområdene. Dokumentasjon på metode og fagkompetanse skal fremgå av konsekvensutredningen.

Konsekvensutredningen skal gjennomgå tematisk, og hvert tema beskrives med dagens situasjon og de konsekvenser tiltak vil gi, og evt. problemstillinger rundt det. Eventuelle behov for avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives, jf. vedlegg III bokstav a) og b) i konsekvensutredningsforskriften.

Dersom det gjennom utredningen oppdages behov for avbøtende tiltak, skal disse tiltakene beskrives og i nødvendig grad fremkomme i plankart og sikres i bestemmelsene.

## 7.4 Utredningsalternativ

Videreføring av dagens situasjon (0-alternativet)

I henhold til Forskrift om konsekvensutredning skal det redegjøres for følgene av å ikke realisere planen, det vil si videreføre dagens situasjon og utviklingen som forventes av dette, dette er kjent som referansealternativet (0-alternativet.) Referansealternativet brukes til sammenligning med planlagt tiltak i utredningene. 0-alternativet er her ikke vurdert å være gjeldende regulering, men dagens situasjon uten tiltak som er under gjennomføring på grunn av midlertidig dispensasjon. Dette gjelder veiomlegging, avisningsplattform og utvidelse av flyoppstilling til terminal.

### Endring av plan (alternativ 1)

Detaljreguleringsplanen legger til rette for en endring av planen som fanger opp allerede gjennomførte endringer samt en videreføring av området som lufthavn med tilknyttede virksomheter samt servicefunksjoner som konferansehotell og oppstillingsplass for regulering av buss. Planalternativet vil være slik planforslaget/tiltaket blir beskrevet i planbeskrivelsen.

## 7.5 Naturmangfold

Naturmangfold er definert i Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) § 3.

Planforslagets konsekvenser for naturmangfoldet på land og i sjøen vil bli utredet i konsekvensutredningen.

Fagreferanser som offentlige databaser og publikasjoner vil bli sjekket og allerede gjennomførte feltregistreringer vil eventuelt bli supplert ved behov for å sikre et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag. Sektormyndigheter kontaktes for å få belyst om det finnes forekomster av betydning som er unntatt offentlighet eller som enda ikke er offentlig tilgjengelige.

Naturmangfold i influensområdet vil bli verdivurdert. Forekomst av skadelige, fremmede arter – først og fremst karplanter – vil bli risikovurdert utfra tiltakets omfang og art.

Relevante tema tas opp i planbeskrivelsens innspill til ytre miljøplan. Den skal beskrive opplegg for anleggsgjennomføring for å sikre miljøkvaliteter. Temaet naturmangfold må ha fokus gjennom hele planprosessen, prosjekteringen og i anleggsfasen.

Aktuelle avbøtende tiltak vil bli vurdert. I den grad det er hensiktsmessig vil aktuelle avbøtende tiltak bli inkludert i reguleringsbestemmelsene.

Prinsippene i naturmangfoldlovens §8-12 legges til grunn for utredning av konsekvenser for naturmiljø og biologisk mangfold. Forslagsstillers vurdering av planforslaget iht. naturmangfoldlovens kap. II vil framgå av planbeskrivelsen.

## 7.6 Landskap

Temaet landskapsbilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av tiltakene.

Planområdet skal befares, og det vil i tillegg bli benyttet relevant informasjon fra datakilder som kart, ortofoto, aktuelle overordnede planer og føringer, og temaplaner. Innsamlet informasjon vil sammen med registreringer danne grunnlaget for å kunne definere influensområdet for tiltaket, samt verdivurdering av områdene.

Konsekvensutredningen skal gi en vurdering av hvordan landskapet blir påvirket av tiltakene i planen, både under anleggsperioden og etter at tiltakene er ferdige. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

Ved behov skal tiltaket visualiseres for å vise nær-/fjernvirkning på landskapsbildet.

## 7.7 Kulturmiljø

Konsekvensutredningen vil vurdere hvordan tiltakene i reguleringsplanen vil påvirke kulturminner og kulturmiljø i planområdet, både i anleggsperioden og etter at tiltaket er opparbeidet. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

Kulturmiljøenes verdi vurderes, begrunnes, beskrives og kartfestes. Det vil også redegjøres for kulturminnenes eventuelle vernestatus (fredet, regulert til spesialområde bevaring etc.). Det skal i utredningen skilles mellom nyere tids kulturminner og automatisk fredede kulturminner, med ulik grad av vern og verneverdi.

Opplysninger hentes inn fra Riksantikvaren: Askeladden; Database for kulturminner, arkeologiske tilvekstkataloger, Troms og Finnmark fylkeskommune, kulturarvseksjonen. I tillegg vil grunneierne i området kunne være en viktig informasjonskilde.

## 7.8 Friluftsliv, nærmiljø, barn og unges oppvekstvilkår

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø, inkludert områder og ferdselsårer som ligger nær der folk bor, og der folk ferdes til fots eller på sykkel. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikt på miljøforandring og naturopplevelse. Temaet tar for seg både nærområder og større friluftsområder. Tiltakets innvirkning på nærmiljø og friluftsliv vil bli konsekvensutredet i planarbeidet.

Det vil bli tatt utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon fra datakilder som kart, ortofoto, overordna planer og føringer og temaplaner. I tillegg vil det bli utført befarings av området. Registreringer vil bli brukt som underlag for avgrensning av influensområde, samt for verdivurderinger av arealene innenfor influensområdet.

I konsekvensutredningen skal det vurderes hvordan tiltaket innvirker på de fysiske forholdene og mulighetene for opphold, lek, rekreasjon og fysisk aktivitet, både i anleggsperioden og etter at tiltakene i planen er opparbeidet. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

Barn og unge er en gruppe som skal ivaretas særskilt i planprosesser. I arbeid med planforslaget vil det framkomme hvilke områder som brukes av barn og unge. Det er naturlig å se temaet sammen med temaet nærmiljø og friluftsliv og det vil bli utredet i planarbeidet og omtalt i planbeskrivelsen.

## 8 Andre tema

### 8.1 Geotekniske grunnforhold

Det vil i forbindelse med planarbeidet gjøres vurderinger av grunnforholdene innenfor planområdet med tanke på vurdering av behov for dokumentasjon på områdestabilitet. Hele planområdet ligger innenfor marin grense.

Innenfor planområdet ligger det en aktsomhetszone Radon. Hvordan dette påvirker planforslaget må vurderes i det videre planarbeidet.

### 8.2 Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger

Behov for transport, energiforbruk og energiløsninger vil redegjøres for i planbeskrivelsen. En vurdering av klimagassutslipp kommer også inn under dette punktet.

### 8.3 Støy

Støy, både i anleggsfase og permanent situasjon, vil bli omtalt i planbeskrivelsen. Med utgangspunkt i planlagt tiltak skal det i planarbeidet vurderes om det er nødvendig å gjennomføre støykartlegginger.

Som basis for bestemmelser av grenseverdier og eventuelle støytiltak vil retningslinje T-1442/2021 og tilhørende veileder M-128 benyttes.

### 8.4 Forurensning

Avinor jobber med å kartlegge PFAS-forurensning for å vurdere tiltak på lufthavner utfra pålegg fra Miljødirektoratet (referanse 2018/3153). På Tromsø Lufthavn pågår det kartlegging av PFAS-forurensning ved to brannøvingsfelt (BØF 1 og BØF2) samt ved tre andre lokaliteter på lufthavnen. Det skal gjøres tiltaksvurderinger i forhold til påvist forurensningsgrad når supplerende data foreligger. Dette arbeidet rapporteres i en tiltaksplan for opprydning av PFAS-forurensning, som skal ferdigstilles i løpet av 2023 og sendes til Miljødirektoratet for saksbehandling. Gjennomføring av tiltak blir tidligst i 2025.

### 8.5 Universell utforming

En vurdering av planforslaget i forhold til krav om universell utforming vil inngå som en del av planbeskrivelsen.

### 8.6 Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet

Estetiske kvaliteter ved ny bebyggelse/nytt anlegg vil inngå som del av planbeskrivelsen.

## 8.7 Teknisk infrastruktur, overvannshåndtering

### 8.7.1 Teknisk infrastruktur

Temaet omtales i planbeskrivelsen. Det bør vises en oversikt over eksisterende teknisk infrastruktur, og evt. konflikter mellom planlagt tiltak og eksisterende infrastruktur må kartlegges og omtales.

### 8.7.2 Overvannshåndtering og drenering

I planarbeidet må det belyses hvordan det er tenkt å unngå at tiltaket fører til endring i avrenning og drenering.

Det vil bli utarbeidet en overordnet VAO plan i forbindelse med planarbeidet.

## 9 Risiko og sårbarhet (ROS)

Plan- og bygningslovens § 4-3 stiller et generelt krav til utredning av risiko og sårbarhet i reguleringsplaner som legger til rette for utbyggingsformål.

Hensikten med ROS-analysen er å avdekke sårbare forhold / objekter som kan forbindes med reguleringsplanen. Analysen skal avdekke forhold som kan medføre en uakseptabel risiko for menneske, miljø eller materiell. ROS-analysen skal identifisere hendelser, og vurdere sannsynligheten for disse, samt tilhørende konsekvens. Ved identifisering av uakseptabel risiko vil det være vesentlig å utarbeide forebyggende tiltak. Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo og kvikkleireskred vil inngå i vurderingene. I tillegg vil forsyningssikkerhet (herunder IKT, vann og elforsyning m.m.), grunnforhold, vann og avløp, brann, trafikale forhold (herunder fremkommelighet for brann- og redning) og terror vurderes.

Analysen vil være basert på den systematikk som bl.a. er beskrevet i "DSB Veileder, Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen" fra 2017 som erstatter de tidligere veilederne for samfunnssikkerhet i PBL; "Samfunnssikkerhet i arealplanlegging- Kartlegging av risiko og sårbarhet (2011)," og "Samfunnssikkerhet i plan- og bygningsloven (2012)". ROS er tenkt gjennomført ved bruk av Statsforvalteren i Troms og Finnmark sin sjekkliste for uønskede hendelser.

ROS-analysen vil bli utført på bakgrunn av tilgjengelige dokumenter som er av betydning for arbeidet med reguleringsplanen. Aktuelle dokumenter i forbindelse med denne reguleringsplanen vil kunne være trafikkvurderinger, støvvurdering, rasfare, geotekniske forhold, havnivåstigning og vurdering av natur og biologisk mangfold.

Selve ROS-analysen gjennomføres når alle grunnlagsdokumenter foreligger, men det vil underveis i planprosessen være aktuelt å se på enkelte tema, med tanke på mulig arealbruk i området.



## 10 Oversikt over utredninger

*Tabell 1 Oversikt over hvordan utredningstema i KU-forskriftens § 21 blir dekket i plandokumentene.*

Tema, jf. Forskrift om konsekvensutredninger, §21	Tema som skal konsekvensutredes	Tema som omtales i planbeskrivelsen
Naturmangfold, jf. naturmangfoldloven, økosystemtjenester, nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	X	
Kulturminner og kulturmiljø	X	
Friluftsliv	X Temaet blir sett i sammenheng med nærmiljø, samt barn og unges interesser.	
Landskap	X	
Forurensing (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensing av vatn og grunn, samt støy)	X	
Vannmiljø, jf. vannforskriften		X
Samisk natur- og kulturgrunnlag		X
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	X Temaet utredes i sammenheng med klimagassutslipp.	
Beredskap og ulykkesrisiko, jf. plan- og bygningslovens § 4-3		ROS- analyse vil være en del av planarbeidet og utgjør en egen rapport.
Mulige virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred.		Temaet omtales under ROS. Det gjøres egne vurderinger av geotekniske forhold.
Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Ikke relevant	
Barn og unges oppvekstvilkår	Temaet utredes i sammenheng med nærmiljø og friluftsliv.	
Kriminalitetsforebygging		X
En beskrivelse av arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet		X

## 11 Framdrift

Planarbeidet planlegges gjennomført fortløpende og tar sikte på å varsle oppstart planarbeid samt høring av forslag til planprogram våren 2024 og at planforslaget sendes inn til Tromsø kommune før sommeren 2024. Det tas sikte på at planforslaget kan sluttbehandles av kommunen tidlig våren 2025.